

*Saab 9-3X Concept 2002*

**NEVS-brevet onsdag 29 maj**
**Föregående måndag 27 maj**


1. Koenigseggs instegsmodell kommer 2020
2. Statistiker: Stockholmare kör inte alls mest bil
3. Sparprogram för Daimler under nya svenska vd:n
4. FCA och Renault bekräftar att man förhandlar om en sammanslagning
5. Amerikansk delstat vill straffbeskatta elbilar – kraftigt
6. Thailand planerar bygga om bensinbilar till eldrift
7. Jaguar Land Rover gjorde förlust på 44 miljarder kronor i fjol men bantar hårt
8. Tesla bekräftar: Stryper Autopilot i Europa
9. Kommer elbilar att bli billigare?
10. Hyundai och Rimac i samarbete – ska bygga sportbil med mittmotor
11. Provkörning av Hyundai i30 N Fastback Performance
12. Kort räckvidd med el för Peugeots nya laddhybrid 508
13. Audi Q5 55 TFSI e är nya laddhybriden
14. Prov: Ford Ranger Raptor är 400 000 billigare än F-150
15. Ahlemeyers unisona
16. Test av fälgrengöring
17. Grattis Vauxhall Chevette!
18. Timmy Hansen ny VM-ledare

# 1. Koenigseggs instegsmodell kommer 2020

**Peter Klemensberger**

21 maj 2019

**Koenigsegg lanserar en billigare sportbil tillsammans med Nevs. Visas upp 2020 och kommer i produktion strax efter det.**



Att svenska Koenigsegg har en billigare modell på agendan har vi skrivit om tidigare. I en intervju med Autocar berättar nu tillverkarens vd Christian von Koenigsegg att bilen ska stå klar under första halvan av 2020 (under Genèvesalongen?) och komma i produktion strax därpå.

Tidigare i år blev det klart att elbilstillverkaren Nevs köper in sig hos Koenigsegg och att de tillsammans skapar ett så kallat join venture-bolag som ska ta fram el- och hybridbilar.

Bilen som kommer 2020 är den första av flera modeller och har varit under utveckling under två års tid men några tekniska specifikationer har ännu inte släppts.

En enligt Autocar kommer dock bilen ha Koenigseggs välkända V8:a på fem liter kombinerad med någon typ av elektrifiering. Motorn kan också komma att använda sig av den kamaxellösa teknik som presenterades 2016 och som utvecklats av Koenigseggs systerbolag FreeValve AB. Bilen beräknas av Autocar få en pris lapp på mindre än hälften av dagens billigaste model – det vill säga strax under tio miljoner kronor.

Även om Nevs delägare och grundare Kai Johan Jiang tidigare har nämnt en tillverkningsvolym på tusenstals bilar så lär resan dit bli lång. Koenigsegg själva byggde 18 bilar förra året och siktar på att nå över hundra med den nya modellen de närmaste åren.

Bilarna som mynnar ut i samarbetet ska byggas i Ängelholm, Trollhättan som i Kina.

*Bilden ovan visar modellen Koenigsegg Regera.*

**Peter Klemensberger**

ALLT OM BILAR

## 2. Statistiker: Stockholmare kör inte alls mest bil

**Av Selma Jennervall**

Publicerad 21 maj 2019 12:00

**Ny statistik från myndigheten Trafikanalys visar att Sundbybergsborna kör mindre än hälften så långt som Munkedalsborna per år. – Påståendet att stockholmare kör mest bil är felaktigt, säger Anette Myhr, statistiker vid Trafikanalys till DN.**




*Stockholms rusningstrafik. Många bilar,*
*men enligt Trafikanalys kör stockholmarna ändå inte mest i landet.*

Länge har statistik visat att stockholmare kör mest bil i Sverige. En ny undersökning som myndigheten Trafikanalys gjort visar nu att de siffrorna är missvisande.

Den tidigare statistiken har kommit från noteringar som gjorts vid besiktningen. Stockholmsbilar rullar flest mil per år, men då har man inte tagit hänsyn till att färre hushåll har bil i storstäderna. I den nya undersökningen har man i stället utgått från hur långt varje person i genomsnitt kör per år.

**LÄS ÄVEN:** [**Så mycket kostar det egentligen att äga bil**]




*Här i Munkedal körs det mest i Sverige.*

## SÅ HÄR KÖR SVENSKARNA

**Län — Körsträcka privatägda bilar/Körsträcka privat- och yrkestrafik**

| | |
|---|---|
| Stockholms län | 335 mil/588 mil |
| Uppsala län | 486 mil/635 mil |
| Skåne län | 483 mil/653 mil |
| Västra Götalands län | 493 mil/659 mil |
| Östergötlands län | 508 mil/663 mil |
| Västerbottens län | 473 mil/671 mil |
| Södermanlands län: | 545 mil/682 mil |
| Örebro län | 538 mil/685 mil |
| Gotlands län | 524 mil/694 mil |
| Blekinge län | 569 mil/706 mil |
| Gävleborgs län | 551 mil/712 mil |
| Hallands län | 561 mil/730 mil |
| Kronobergs län | 539 mil/741 mil |
| Västernorrlands län | 553 mil/742 mil |
| Kalmar län | 578 mil/750 mil |
| Jönköpings län | 562 mil/750 mil |
| Norrbottens län | 568 mil/758 mil |
| Värmlands län | 579 mil/766 mil |
| Dalarnas län | 578 mil/781 mil |
| Jämtlands län | 535 mil/791 mil |

*Källa: Trafikanalys och DN*

### Munkedalsborna kör mest

”Påståendet att stockholmare kör mest bil är felaktigt i hänseende till statistiken om körsträckor och om man sätter körsträckorna i relation till befolkningen blir bilden en annan”, skriver Anette Myhr, statistiker vid Trafikanalys, i ett mejl till DN.

Undersökningen visar att den genomsnittliga stockholmaren körde 588 mil 2018. Som jämförelse körde den genomsnittliga Jämtlandsbon 791 mil. På kommunnivå är skillnaden ännu tydligare. I Sundbyberg körde invånarna 491 mil i snitt medan Munkedalsborna körde 976 mil.

**LÄS MER:** Så kan Bensinupproret leda till ännu högre pris

**HÄR KÖR INVÅNARNA MEST OCH MINST BIL PER ÅR**

**Mest**

| | |
|---|---|
| Munkedal | 976 mil |
| Berg | 956 mil |
| Sunne | 951 mil |
| Malung | 951 mil |
| Tanum | 949 mil |
| Orust | 947 mil |
| Årjäng | 946 mil |
| Tingsryd | 940 mil |
| Övertorneå | 939 mil |
| Eda | 937 mil |

**Minst**

| | |
|---|---|
| Sundbyberg | 419 mil |
| Lidingö | 475 mil |
| Tyresö | 480 mil |
| Huddinge | 486 mil |
| Malmö | 487 mil |
| Botkyrka | 491 mil |
| Göteborg | 491 mil |
| Salem | 537 mil |
| Haninge | 542 mil |
| Öckerö | 547 mil |

*Källa: Trafikanalys och DN*



## 3. Uppgifter: Sparprogram för Daimler under nya svenska vd:n

**Felicia Åkerman**

Publicerad: 20 maj 2019, 21:22

**När Ola Källenius tar över den tyska fordonstillverkaren Daimler gör han det med ett rejält sparprogram. Det uppger källor för den tyska tidningen Handelsblatt.**



**Enligt Handelsblatts uppgifter** har arbetet med ett åtgärdspaket pågått sedan februari i år. Totalt handlar det om kostnadsbesparingar om 20 procent i den centrala organisationen vilket motsvarar effektiviseringar på flera miljarder euro enligt den tyska tidningen.

Det handlas bland annat om att kapa kostnader för konsulter och resor men också om uppskjutna investeringar. Bland annat har planerna på en andra Mercedes-fabrik i den ungerska staden Kecskemét skjutits på framtiden. En översyn av hela fordonskoncernens utbud av modeller genomförs också enligt Handelsblatts källor som även uppger att den vinsttilldelning som enligt avtal går till de anställda kommer att kapas och utdelningen sänkas.

Daimler ville inte kommentera uppgifterna enligt Handelsblatt.

**Ola Källenius, som** tar över vd-posten senare i veckan, har tidigare uppgett att Daimler kommer att kapa kostnaderna för Mercedes-produktionen väsenligt till 2025. I samband med kvartalsrapporten som släpptes i slutet av april flaggade företrädaren Dieter Zetsche för utmaningar.

”Att uppnå de finansiella målen för 2019 har inte blivit lättare sedan det första kvartalet”, uppgav han då i ett uttalande.

## 4. FCA och Renault bekräftar att man förhandlar om en sammanslagning

**Av Pär Brandt**, publicerad 2019-05-27, 09:45, uppdaterad 2019-05-27, 15:14

**Ryktena har surrat några dagar men nu är det officiellt, Fiat/Chrysler och Renault/Nissan förhandlar om att slås samman till ett 50/50 företag.**

**Under måndagsmorgonen** kom beskedet: FCA och Renault förhandlar om en sammanslagning till ett 50/50-ägt företag. I en föreslagen gemensam styrelse ska FCA och Renault ha vardera fem medlemmar och Nissan en.

Genom att dela på utvecklingskostnader och inköp hoppas företagen att spara fem miljarder euro årligen. Sammanlagt har Renault och Fiat/Chrysler en årlig försäljning på cirka 8,7 miljoner bilar, vilket placerar företaget strax under Volkswagen-koncernen och Toyota (som båda ligger runt 10 miljoner bilar årligen). Räknar man även in Renaults allianspartners Nissan och Mitsubishi hoppar siffran upp till 15 miljoner.

**Renaults styrelse ska** sammanträda under förmiddagen för att diskutera den föreslagna fusionen mellan FCA och Renault. Nissans företagsledning har hittills avböjt att kommentera ett eventuellt samgående men ska mötas senare i veckan för att diskutera läget.

Jaguar Land Rover kan bli franskt – PSA-gruppen intresserade

KPMG: Fordonsindustrin går mot snabb förändring, mer samarbete och extern styrning

Klart: BMW och Mercedes ska samarbeta – bittra konkurrenterna satsar 10 miljarder

Klart idag: Volkswagen och Ford samarbetar om nya bilmodeller

Analys: Här är vinnaren i nya jättealliansen mellan Volkswagen och Ford

Ford hårdsparar i Europa – tusentals jobb ska bort men nya USA-modeller kommer hit

Frostiga relationer: Här är 4 bilallianser som kraschade totalt

Marchionne ville samarbeta med GM – fick kalla handen

## 5. Amerikansk delstat vill straffbeskatta elbilar – kraftigt

**Mattias Rabe**

20 maj 2019

**Med allt fler elbilar sinar skatteintäkterna. Nu har delstatsregeringen i Illinois lagt fram ett förslag om att höja den årliga registreringsavgiften för elbilar med över 5 600 procent.**



I Sveriges utreds kilometerskatt, det vill säga en avgift baserad på hur långt en bil rullar. Denna kilometerskatt kommer sannolikt att bli verklighet inom kort då elbilarnas breda intåg – och bensin- och dieselbilarnas tillbakagång – de närmaste åren kommer att få statskassan att allt mer likna en tom lada.

I amerikanska delstaten Illinois vill man ta till en snabbare metod för att motverka de lägre intäkterna från bensinförsäljningen. Illinois delstatsregering har nämligen lagt fram ett förslag om att höja den årliga registreringsavgiften för elbilar, från dagens 17,50 till 1 000 dollar. Det skriver Chicago Tribune.

I svenska pengar betyder det en höjning från 169 till 9 637 kronor. Det är en ökning om 5 614 procent.

Amerikanska elbilstillverkaren Rivian har uttalat sig om förslaget. De anser att det är orättvist att införa elbilsavgifter som ligger flera hundra procent högre än för motsvarande bensinbilar. De anser också att förslaget motarbetar lovande teknikutveckling och att arbetet mot sänkta utsläpp från fordonstrafiken hindras.

Delstatsregeringen vill även se förhöjd skatt på bensin.

elbilen

## 6. Thailand planerar bygga om bensinbilar till eldrift

**Text: Lotta Hedin**

Publicerad: 2019-05-21

**Den statliga energimyndigheten i Thailand, Egat, planerar att bygga om begagnade bensinbilar till elbilar. Målet är att elkonverterade bensinbilar ska kunna erbjudas till försäljning redan nästa år, skriver Bangkok Post.**




Egat vill nu under en försöksperiod närmare undersöka kostnaderna för detta.
Jiraporn Sirikum, biträdande chef för forskning och affärutveckling på Egat säger till tidningen att energimyndigheten samarbetar med nationella vetenskaps- och teknikutvecklingsbyrån, National Science and Technology Development Agency, för att sätta igång konverteringar av tre mindre bilar under försöksperioden: Toyota Vios, Honda Jazz and Nissan Almera.

– Den förväntade kostnaden för att modifiera begagnade bilar och förse med elbilskomponenter, som litium-jon batterier och elmotorer, är nu runt 300 000 bath (cirka 100.000 kronor) jämfört med tidigare 500 000 bath. Priset för batterier har sjunkit globalt sett. Det här kommer vara mycket billigare än att köpa nya elbilar. Till exempel kostar en ny Tesla över 3 miljoner bath, säger Jiraporn Sirikum till Bangkok Post.

Ombyggnadsplanerna syftar också till att öka antalet elbilar på vägarna i snabbare takt än vad det skulle innebära att vänta på att nya elbilar ska släppas på marknaden.

## 7. Jaguar Land Rover gjorde förlust på 44 miljarder kronor i fjol men bantar hårt

**Av Pär Brandt**, Publicerad 2019-05-20, 17:31

**Den brittiska biltillverkaren gjorde en jätteförlust på 44 miljarder kronor i fjol. Ett reformprogram genomförs som redan uppges ge effekt i form av lägre kostnader.**




*Enligt JLR-chefen Ralf Speth är läget under kontroll och ett reformprogram ger redan resultat.*

**Brittiska Jaguar Land Rover** tillämpar ett brutet räkenskapsår och när siffrorna summerades första april blev det en blytung förlust på 3,6 miljarder pund. Även omsättningen sjönk med 1,2 miljarder pund, till 24,2 miljarder.

Jaguar Land Rover sålde 578.915 bilar under fjolåret, en minskning med 5,8 procent. Både i USA och i Storbritannien ökade försäljningen, men den sjönk med cirka 35 procent i Kina.

**Orsaken till nedgången** tillskrivs en osäkerhet kring vad Brexit ska innebär, när Storbritannien (förmodligen) lämnar EU, samt den kinesiska marknadens nedgång. Men det är också känt sedan länge att Jaguar Land Rover, JLR, brottas med kvalitetsproblem och fått göra stora återkallelser. Land Rover kan segla vidare och gynnas av den växande suvmarknaden men Jaguar dras med ett delvis föråldrat utbud som inte säljer speciellt bra. Ett nästan totalt fokus på dieselmotorer har inte heller gynnat JLR de senaste åren.

Enligt JLR-chefen Ralf Speth sjösatte man ett reformprogram under andra halvan av 2018 och de sparåtgärderna visar redan effekt. Över en miljard pund har sparats sedan programmet inleddes.

**En del av besparingarna** innebär att arbetsstyrkan reduceras. I början av januari meddelade Jaguar Land Rover att man ska säga upp 4.500 anställda, tio procent av arbetsstyrkan.



Jaguar Land Rover säger upp 4.500 anställda: ”Måste säkerställa tillväxt”



Jaguar Land Rover kan bli franskt – PSA-gruppen intresserade



Försäljningsras för Jaguar/Land Rover – stänger fabriken i två veckor



Jaguar Land Rover håller fast vid dieslarna: ”70 procent av alla bilar kommer ha förbränningsmotor”



Jaguar Land Rover fick rätt mot Jiangling – tillverkningen av Evoquekopia stoppas

NyTeknik

## 8. Tesla bekräftar: Stryper Autopilot i Europa

**Felix Björklund**, 2019-05-20 11:10

**En mjukvaruuppdatering som nedgraderar Autopilot. I ett uttalande bekräftar Tesla att man kommer att begränsa funktionen i assistanssystemet.**



Teslas förarassistanssystem kallat Autopilot har åkt en regelmässig berg- och dalbana. Transportmyndigheten har granskat det och på EU-nivå har det diskuterats hur man ska hantera den här typen av teknik.

I fjol tog EU och reviderade regelkravet UN/ECE R79 – och det kommer att innebära förändringar för Tesla.

Det nya regelkravet är tänkt att likrikta hur systemen ska fungera, men det begränsar även de som ligger långt framme. För Tesla Model S och Model X, två bilmodeller som godkändes under tidigare reglering, kommer tillverkaren att vara tvungen att skruva tillbaka klockan. I en ny produktuppdatering skriver Tesla: "På grund av nya lokalregleringar har man justerat gränsen för hur mycket ratten får vridas då "Autosteer" är aktiverat. Det här kan reducera "Autosteers" förmåga att genomföra skarpa svängar. Därutöver så måste körriktningsvisaren hållas i första spärren (delvis ned eller upp) och filbytet måste inledas inom fem sekunder efter att blinkers satts igång."

**Läs mer: Tesla varnar för en brist på de viktiga metallerna**

Även funktionen "Summon" får begränsning. De nya reglerna innebär att telefonen måste vara blåtandsuppkopplad mot bilen (alltså måste man stå ganska nära) för att det hela ska fungera.

När Tesla lanserade Model 3 i Europa fick köpare till en början inte ens möjlighet att få systemet installerat de första veckorna. Numera finns finessen tillgänglig, men då enligt det nya kravet.

Den amerikanska tillverkaren är dock inte ensam om att få teknik strypt av begränsande regelverk. Audi försökte få undantag för sin nivå 3-system Traffic Jam Pilot när de nya reglerna kom upp på bordet. Men så blev icke fallet, och därför finns funktionen inte tillgänglig i Europa.

wheels Australien

## 9. Kommer elbilar att bli billigare?

**Av Alex Rae**, 17 maj 2019

**Kina säger att det har en ny metod för att extrahera litium som är snabbare och billigare än någon annanstans i världen. I vad som kan vara dåliga nyheter för biltillverkare med långsiktiga litiumkontrakt ser priset på metallen ut att ta ett dyk.**



”MASKINÖVERSATT”

Den stora nyheten är resultatet av ett 15-årigt forskningsprogram som leds av den kinesiska vetenskapsakademin för att ta reda på hur litiumutvinning kan förbättras. Och det ser ut som om de har knäckt koden.

En väsentlig ingrediens för batterier som används i elbilar, metallet extraheras från litiumhaltiga salarbriner, men den nuvarande processen är komplex och mycket dyr. Den kinesiska regeringen rapporterar emellertid att akademin har hittat en ny kostnadseffektiv metod som kommer att se priset på litiumfall till cirka 3400 dollar per ton.

**Läs nästa:** Lokal bilproduktion för att återupptas i Adelaide

Naturligtvis är kineserna retikenta för detaljer exakt hur den nya processen fungerar, men de ekonomiska konsekvenserna av att effektivisera extraktionsprocessen är lätta att kvantifiera. Branschrapporter föreslår spotpriset är för närvarande mellan $ 17.000 och $ 29.000 per ton, vilket indikerar en potentiellt stor minskning av materialkostnaderna för att bygga batterier.

Innan den nuvarande metoden att extrahera litium från saltlake, raffinerades den från mineralmalm till en betydligt högre prispunkt, så utvecklingen av effektivare extraktion är logisk.

Men biltillverkare har blivit hausse, med BMW låsning i långsiktiga avtal för att säkra kostnaderna innan ökad elbilupptagning driver priserna högre.

**2019 Federal Val:** Sanningen om elbilar



"Syftet är att säkra leveransen [av litium] hela vägen ner till minens nivå, i 10 år. Kontrakten är redo att bli undertecknad, säger BMW: s Supply Chain, Markus Duesmann, sa 2018.

Den tyska tillverkaren låste också nyligen en femårig överenskommelse till källa kobolt från Australien och Marocko i fem år - en annan dyr metall som används i batterier.

**Läs: Arbetsbeloppet på 57 miljoner dollar för att återuppta lokal bilproduktion räcker inte**

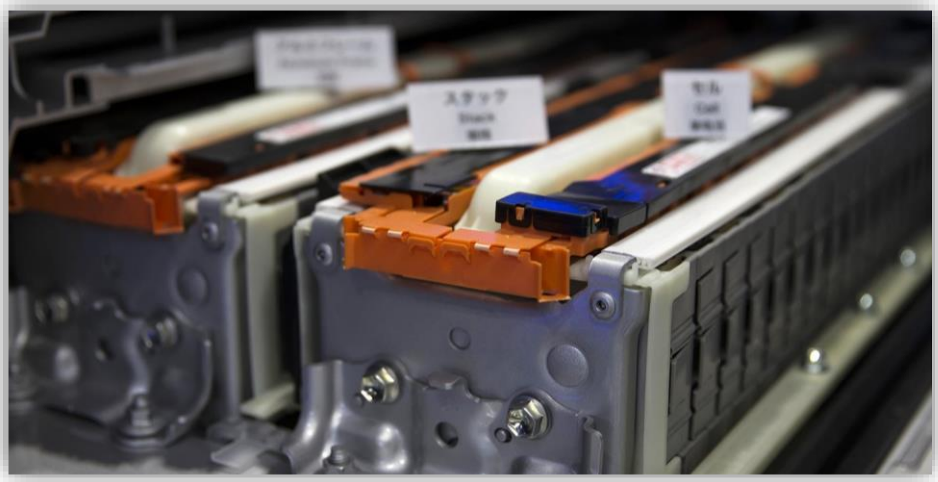
Talar med *hjul* , Volvo Vice VD för produkt och lansering, Anders H. Gustavsson kom överens om att kostnaden för batterier tippades mot norr.

"Du kan inte bara säga att batterikvaliteten och kemi inte kommer att utvecklas. Det kommer givetvis att utvecklas. Vi hittar nya sätt att hitta de unika metoderna för att producera ett batteri, säger han.

"Kommer priset att gå ner? Att jag tvivlar på. Men det är min personliga reflektion. Jag tror att kostnaden blir svår, en mycket svår. Med leverantörer jobbar vi med nu ser vi en mycket hög kostnadskälla. "

Detta senaste kinesiska ledda genombrott kan dock tippa skalorna. Kinesiska företaget Qinghai Lithium Industries använder redan den nya metoden för att producera billigare litium. Med batterier den dyraste delen av ett elbil till en kostnad av cirka 25 000 dollar för ett 90 kWh-paket, kommer billigare litium att vara en viktig ingrediens för billigare EV-varor.

Och det kommer att bli ett viktigt steg om föreslagna elfordonsmål i Australien ska realiseras.



## 10. Hyundai och Rimac i samarbete – ska bygga sportbil med mittmotor

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-05-20, 13:58

**Hyundai Motor Group, som består av Hyundai, Kia och Genesis, har inlett ett samarbete med den kroatiska elbilstillverkaren Rimac.**



Totalt investerar Hyundai Motor Group 80 miljoner euro i Rimac, varav 64 miljoner kommer från Hyundai och 16 miljoner från Kia.
Hyundai Motor Group säger sig vilja göra ett ordentligt avtryck i på elbilsmarknaden, och det är därför man vänder sig till kroatiska Rimac.

**Tanken är att detta nya** samarbete ska mynna ut i ett par nya modeller, där den första modellen tros bli en liten sportbil med mittmotor och Hyundai N-emblem. Lite längre fram i tiden ligger också en prestandamodell med bränslecellsteknik.
Hyundai Motor Groups vice vd, Euisun Chung, så klart nöjd med samarbetet.

***"Rimac är ett innovativt** företag med enastående kunskaper om högpresterande elbilar. Vi ser fram emot att arbeta med Rimac på vår väg mot 'Clean Mobility'"*, säger Euisun Chung i ett uttalande.

[Rimac släpper ny superbil som är snabbare än Tesla Roadster]

[Hyundai i30 N är officiell – utmanar Volkswagen Golf GTI]

[Prov: Hyundai i30 N med 275 hk]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 11. Provkörning av Hyundai i30 N Fastback Performance

**Oskar Krüger** 19 maj 2019

**Gran Canaria är definitivt inte känd för sin racingbana. Men den finns. Och vi är här både på banan samt på öns utmanande vägar för att se vad Hyundais senaste tillskott i prestandasatsningen ”N” går för.**




Några få centimeter asfalt och ett vägräcke är det enda som skiljer mig från ett hundra meter högt fall ned till en stenig avgrund. Jag tackar för att Hyundais nya i30 N Fastback sitter lika fint i backen och är lika förtroendeingivande som första i30 N utan Fastback. Det här är nämligen inte någon helt ny bil.

För drygt ett år sedan var jag i Italien och körde vanliga femdörrarsversionen och det här är en annan version av golfklassaren. Hyundai har gjort mycket mer än bara byggt en ny kaross. Koreanerna, eller snarare tyskarna (eller kanske båda, reds anm), har pillat och ändrat på det mesta. Det är ingen hemlighet att Hyundai köpt mycket kunskap. Till exempel var huvudpersonen i utvecklingen av vanliga i30 N Albert Biermann, han togs direkt från BMWs utvecklingsavdelning för märkets M-bilar. Där var han chefsingenjör. På tal om tyskar så står N:et i i30 N för tyska Nürburgring, men även för koreanska Namyang – samtidigt som det symboliserar en chikan.

Namyang är Hyundais testanläggning i Sydkorea men i30 N har primärt utvecklats på den drygt 20 km långa racingbanan Nürburgring. Där har Hyundai fokuserat mycket på hjulupphängningen genom att ändra på stötdämparna och faktiskt mjukat upp bilen. Den främre krängningshämmaren har blivit tunnare (-0,8 mm i diameter) och de främre fjädrarna har blivit fem procent mjukare. Första i30 N fick kritik för att vara för hård i det värsta körläget N, vilket jag håller med om.




*Taklinjen är slankare men i profil ser i30 N något baktung ut med Fastback-karossen.*

Ingenjörerna har strävat efter att förbättra beteendet och greppet på bana genom att förlänga stötdämpningens ”bump-stop” och genom att lägga till en fjäder för att hjälpa stötdämparnas returfunktion. Vilket i sin tur ska ge bättre vägkontakt. Därtill har Fastbackmodellen ett lägre luftmotstånd och ett löstagbart förstyvningsstag i bagageutrymmet som styvar upp bilen med sex procent.

Det är som sagt inte bara en ny kaross utan Hyundai har gjort mycket för att förbättra bilen, vilket till stor del beror på vad vi journalister skrivit om i30 N. Så vårt gnäll gör faktiskt skillnad! Det är nu även en riktig diffuser baktill i stället för en låtsasdiffuser som sitter på vanliga i30 N, något jag klagade på i min provkörningstext.

Men nog snackat om vad de har gjort, hur känns den nya bilen? Jotack, den känns bra, riktigt bra faktiskt! Avgassmattret är fortfarande lika ettrigt och det ekar som en skottlossning i dalgångarna. Drivlinan är oförändrad mot tidigare i30 N vilket innebär en turboladdad fyra på 1998 cm3, 275 hk och 353 Nm med temporär Overboost-funktion som sparkar upp turbon från 1,0 till 1,2 bar och vridet till 378 Nm. Det gäller för Performance-versionen, vanliga i30 N, fastback eller femdörrars, ger 250 hästkrafter. Performance-tillägget kostar 40 000 kr men är dumt att vara utan då det inkluderar allt man vill ha, elektronisk diff, sportavgassytem, större bromsar, större fälgar och andra godsaker.

Styrningen är direkt och det känns tryggt. Pirelli P-Zero däcken suger sig fast bra i den släta asfalten och tillsammans med den elektroniska diffen förs kraften ner på ett imponerande sätt. Accelerationen ut ur hårnålarna suger till i magen. Som första i30 N är den enda möjliga drivningen framhjulsdrift och sexväxlad manuell låda. Lådan är bra men kopplingen är lite svår att träffa rätt med. Det känns som de har jobbat för mycket med att göra en racinginspirerad koppling med väldigt kort grepp. Dessutom fjädrar pedalen upp hårt vilket gör det svårt att vara mjuk och växlingarna blir lätt ryckiga. Ryckigt blir det också ibland vid nedväxlingarna. Det konstiga med det är att bilen har motorvarvtalsmatchning, vilket ska motverka just ryckig gång.




*Tvåliters-turbofyran i i30 N är stark och ger ifrån sig ett läte som sticker ut från konkurrenterna.*

Jag rullar in i depån till vad som verkar vara en gokartbana men som egentligen är Gran Canarias enda racingbana. Längst fram i kön av Fastbacks har fjolårets WTCR-mästare Gabriele Tarquini parkerat sin fullt raceklara Hyundai i30 N TCR. Senare under eftermiddagen får jag ta plats bredvid 57-åringen (!) och njuta av några varv av körning i världsklass. Jag frågar Gabriele om jag får ta ett varv ensam i bilen och får bara ett skratt som svar. Att jag tillägger att jag tävlat i STCCändrar inte italienarens svar, kanske nästa gång…

Med i30 Fastback N har jag främst ett frågetecken i huvudet. Klarar diffen av banan? När jag provkörde i 30 N på italienska Vallelunga hade jag hopplösa problem med hjulspinn på inre framhjulet. Men när vi i somras hade en annan i30 N på Bankalaset var beteendet som bortblåst och i30 N placerade sig på en fin tiondeplats!

Banan här på Gran Canaria består främst av riktigt tighta hårnålar, vilket blir en ultimat testgrund. Efter ett sightseeing- och uppvärmningsvarv pressar jag gaspedalen i botten mitt i förstasvängen och resultatet är bra, bilen suger sig runt hårnålen och kraften blir till acceleration och inte hjulspinn – bra! Jag attackerar lite hårdare och märker en gräns där det känns som att diffen ger upp och det börjar understyra. Men gränsen är tydlig och med lite barmhärtig högerfot går det att komma runt svängarna på ett riktigt kul sätt!

Dock lyckas jag aldrig få till någon överstyrning, men jag tycker inte det gör något för i30 N är ändå snabb, effektiv och kul! Om den går bättre på banan än första i30 N är svårt att säga, men att de båda trivs på banan är solklart. Jämfört med femdörrars i30 N är Fastbacken 10 000 kr dyrare. Det ger ett pris på 339 000 kr vilket fortfarande är mycket (och rolig) bil för pengarna!



*I i30 N Fastback är körprogramväljarna på ratten grå. I vanliga i30 N är de blå.*

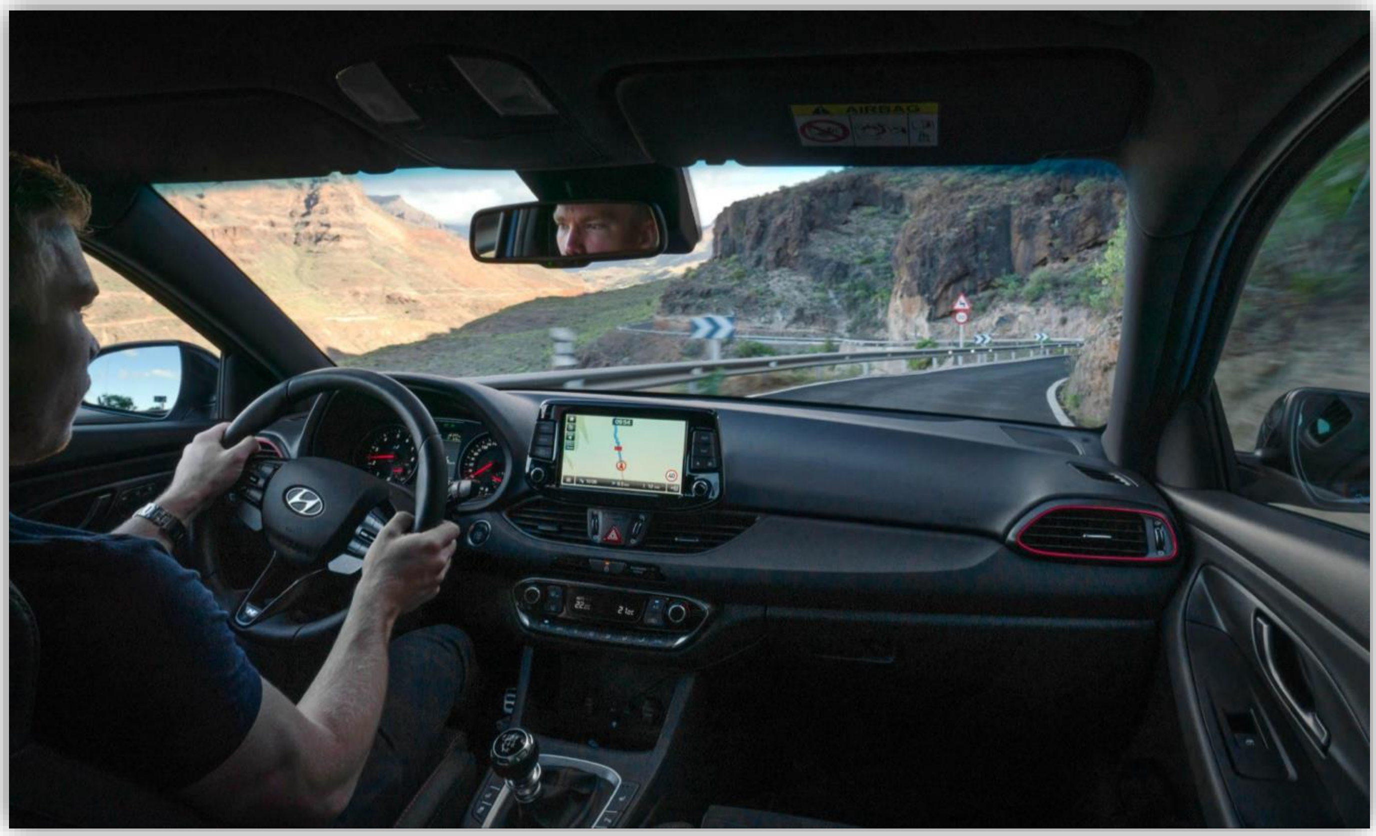
## Det här är nytt!

**Kaross** I det stora hela är det karossen som skiljer mot vanliga i30 N. Under skalet är motorn och interiören densamma. Fastback-karossen har sju procent lägre luftmotstånd än vanliga femdörrarskarossen.

**Hjulupphängning** Chassit är i stort sett samma som tidigare men Hyundai har justerat många små men ack så viktiga detaljer i hjulupphängningen.



*Trots den slankare taklinjen har i30 N Fastback en okej takhöjd i baksätet.*
*Oskar är knappt 170 cm lång.*



*Drivlinan är en turboladdad fyra på 1998 cm3,*
*275 hk och 353 Nm med Overboost-funktion.*

## Hyundai i30 N Fastback Performance

**Pris** 339 900 kronor, säljs nu, första kundleverans våren 2019.

---

**Motor** Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 86,0/86,0 mm, cylindervolym 1 998 cm3. Max effekt 275 hk (202 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 353 (378 med Overboost) Nm vid 1 450-4 700 r/min.

---

**Kraftöverföring** Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

---

**Fjädring/hjulställ** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

---

**Styrning** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

---

**Bromsar** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/35 R19.

---

**Mått/vikt (cm/kg)** Axelavstånd 265, längd 446, bredd 180, höjd 142, spårvidd f/b i. u/i. u. Markfrigång 13,2. Tjänstevikt 1 595, maxlast 355, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 450-1 351 liter.

---

**Fartresurser** Acceleration 0-100 km/h 6,1 s, toppfart 250 km/h.

---

**Bränsleförbrukning** (NEDC): Stad 1,21 l/mil, landsväg 0,70 l/mil, blandad körning 0,82 l/mil. CO2 188 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

---

**Garantier** Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år.

---

**Skatt** 9 186 kronor per år de första tre åren, därefter 2 054 kr per år.

## Rivaler




**Honda Civic Type R**
Type R imponerade ännu mer i fjolårets bankalas med en femte plats. Mer kompromisslös än i30 N.
Pris: 350 500 kronor.



*Leon Cupra finns naturligtvis även utan ryggsäck.*

**Seat Leon Cupra 2,0 TSI 290 DSG7**
Snabbare än Hyundai med sina 290 hästkrafter. Går även att få som kombi, fyrhjulsdriven och med dubbelkopplingslåda.
Pris: 334 900 kronor.




GALLERI
**Hyundai i30 Fastback N 2019**
**32 bilder**

DAGENS NYHETER.

## 12. Kort räckvidd med el för Peugeots nya laddhybrid 508

Publicerad 2019-05-15

**Nu ska PSA-gruppens bilar med Peugeot, DS, Citroën och Opel elektrifieras. I slutet av det här året kommer en rad elbilar och laddhybrider. Vi har nu provkört en av dem – laddhybriden Peugeot 508.**



*508 laddhybrid är en stor kombi som lanseras i slutet av året.*

PSA-gruppen har bestämt sig. Småbilar som byggs på plattformen CMP (Common Modular Platform) blir elbilar. Lite större bilar som byggs på plattformen EMP2 (Efficient Modular Platform 2) blir laddhybrider. Mittemellan ligger de mellanstora bilarna, som både kan bli elbilar och laddhybrider.

Först ut bland de stora bilarna är modellen 508 som, enligt principen ovan, får en laddhybrid-drivlina. Bensinmotorn på 1,6 liter och 180 hästkrafter arbetar tillsammans med en elmotor på 80 kW och 110 hästkrafter. Batteriet har en kapacitet på 11,8 kWh.

När jag får styra ut en prototyp av stora 508 kombi med den nya drivlinan på testbanan Ceram norr om Paris är det lätt dimma och lite fuktig asfalt. 508 med tillägget PHEV är inte typgodkänd och ska presenteras först i slutet av året, men vi får möjlighet att köra den redan nu.

Peugeot har dolt batteriet under passagerarsätet och hittat utrymme genom att bland annat minska på bensintanken från 62 till 43 liter. Det var viktigt för Peugeot att inte tumma på vare sig plats i baksätet eller bagageutrymmet.

**Jag testar** de olika körlägena samt de två olika nivåerna för energiåtervinning. Körläge väljer jag som vanligt med en knapp i mittkonsolen och vill jag ha mer energiåtervinning passerar jag D-läget i den nya åttastegade automatlådan till läget B. Visst bromsar det mer, men jämfört med många andra laddhybrider är det väldigt försiktigt.

Sportläget ger lite mer respons och bensinmotorn agerar lite snabbare. I hybridläget sköter bilen allt för bästa möjliga förbrukning.



*Drivlinan arbetar mjukt mellan bensin- och elkraft och det märks inte speciellt mycket att jag släpar runt på närmare 100 kg batteri, skriver vår testförare.*

Elläget klarar att köra bilen i fyra mil på el och i läget Comfort lägger vi till aktiv fjädring och variabel dämpning till hybridläget.

**I den här** typen av bil fungerar Comfortläget allra bäst. Drivlinan arbetar mjukt mellan bensin- och elkraft och det märks inte speciellt mycket att jag släpar runt på närmare 100 kg batteri.

Förutom olika körlägen lägger Peugeot till nya vyer i informationssystemet där man kan följa hur kraften fördelas och återvinns och även se hur batteriet mår. Precis som andra tillverkare satsar också Peugeot på nya uppkopplade tjänster som bland annat ser över laddning.

En liten finess är att en blå led-slinga lyser på innerbackspegeln när bilen körs enbart på el. Blått är också signalfärgen i informationspanelen i elläget.

508 PHEV blir framhjulsdriven och kommer inte att erbjudas med fyrhjulsdrift.

Bilen lanseras först i slutet av året och Peugeots ingenjörsteam hoppas till dess kunna plocka ur några kilometer till i räckvidd. En effektivare energiåtervinning skulle vara ett logiskt steg.



*Bilen laddas full på 6,5 timme om du har vanligt vägguttag och en säkring på åtta ampere. Med väggladdarepå 32 A och 6,6 kW tar det 90 minuter.*

**Enligt den** tuffare körcykelen ska bilen klara fyra mil på el. Det är i minsta laget när flera konkurrenter pratar om i alla fall minst en mil ytterligare.

Men PSA-gruppen har i alla fall tagit klivet in i elbilseran. I ett garage bredvid den mindre laddbara modellen 3008 PHEV, som får fyrhjulsdrift, står Peugeot nya elbil: e208.

Här är nyckeltalen ett batteri på 50 kWh, samma hjulbas som vanliga 208, hela 265 liters bagageutrymme och en räckvidd på 34 mil, enligt WLTP.

Förutom att Peugeot bestämt sig för vilken plattform som får vilken drivlina och en tydlig strategi finns också en idé om hur laddning ska gå till, olika tjänster runt den uppkopplade elbilen och hur man skapar plats för laddkablarna i bagageutrymmet.



*Bensintanken har minskats med 19 liter för att få plats med batteri och energistyrning.*

## Fakta Peugeot 508 PEHV

**Miljö**
Koldioxidutsläpp: 49 gram/km.
Bensinförbrukning: 2,2 liter/100 km.
Miljöförmåner: Ja, 19.183 kronor i bonus.

**Ekonomi**
Pris: ej fastställt, börjar säljas i slutet av 2019.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

**Teknik**
Motor: Fyra cylindrar, 1,6 liter, 180 hk vid 5.500 varv/min, 250 Nm vid 1.650 varv/min.
Elmotor på 110 hästkrafter.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Åttastegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: iu.
Toppfart: i u
Längd/bredd/höjd: 479/186/142 centimeter.
Bagagevolym: iu.
Tjänstevikt: iu
Maximal släpvagnsvikt: iu

**Betyg**
Köregenskaper 3
Säkerhet 4
Design 3
Komfort 4
Ekonomi 3
Totalbetyg = 17 av 25

**Plus:**
Rymlig
Tyst
Pris

**Minus:**
Räckvidd
Ratt
Inredning

**Jan-Erik Berggren**

RECHARGE

## 13. Officiell: Audi Q5 55 TFSI e är nya laddhybriden

**Av Erik Söderholm**, Publicerad 2019-05-21, 13:34

**Tidigare i år kom beskedet att Audi ska lansera fler laddhybrider. I dagsläget finns bara A3 och Q7 som laddhybrider, och de har i perioder varit helt slutsålda. Men ingen stor biltillverkare har råd att stå utanför laddhybridmarknaden som just nu exploderar, framför allt i Sverige. Anledningen är att bilarna är förmånliga som tjänstebil. Därför kommer flera nya laddhybridmodeller från Audi, och först ut är Audi Q5 55 TFSI e Quattro.**





**Om vi ska försöka** tyda namnet är siffran "55" alltså enligt Audis nya modellnamnspolicy. TFSI innebär att bilen har en bensintriven turbomotor. Bokstaven e innebär att bilen är en laddhybrid och Quattro förstås att den är fyrhjulsdriven.

Laddhybridversionen av Audi Q5 får en total systemeffekt på 367 hästkrafter och vridmomentet blir 500 Nm.

**Förbrukningen hamnar på** 2,1–2,4 l/100 km beroende på utrustning – men det är alltså enligt WLTP-körcykeln, som inte alltid speglar verkligheten även om den är mer realistisk än den gamla NEDC-körcykeln.

Koldioxidutsläppet på 46–53 gram per kilometer innebär att bilen kvalar in som bonusbil i Sverige och förmodligen borde bonusen i Sverige hamna på strax över 20.000 kronor, men det är inte bekräftat.



## Frågetecken kring räckvidden

**Det stora frågetecknet** är räckvidden, som Audi fortfarande anger till "över fyra mil" enligt WLTP-körcykeln, precis som vid första premiärvisningen av laddhybridmodellerna. Det är långt efter många andra laddhybrider och inte särskilt konkurrenskraftigt.

Däremot finns en värmepump, till skillnad från i vissa andra laddhybrider, så kupén kan hållas varm utan att bensinmotorn drar igång.

**Batteripaketet är placerat** under bagagerumsgolvet och har en kapacitet på 14,1 kWh. Det blir intressant att testa bilen för att se om bagagevolymen har påverkats.

Försäljningsstart blir under tredje kvartalet 2019, alltså juli till september.

## Mot konkurrenterna – så står sig Q5 som laddhybrid

| | Acceleration | Förbrukning | Räckvidd | Pris |
|---|---|---|---|---|
| **Audi Q5** | 5,3 sek | 2,1 l/100 km | minst 40 km | i u |
| **Mitsubishi Outlander** | 10,5 sek | 1,8 l/100 km | 54 km | 399.900:– |
| **Volvo XC60** | 5,5 sek | 2,2 l/100 km | 50 km | 569.900:– |









[Audi lanserar fyra nya laddhybrider – men ingen kombi]

## 14. Prov: Ford Ranger Raptor är 400 000 billigare än F-150

**Av John Argelander**, Publicerad 2019-05-20, 16:45

**Fords prestandaversion av F-150, som kallas Raptor, har snabbt blivit en dröm för alla som gillar maffiga pickuper. Nu kommer en mindre modell i form av Ranger Raptor.**




*Ranger Raptor må ha en relativt tråkig motor,*
*men kraft finns och chassit är byggt för exakt sådana här övningar.*

**VAD ÄR NYTT?**

Raptor är Fords värstingpickup som först såg dagens ljus 2010. Då med en högljudd V8 under huven. 2017 kom den andra generationen F-150 Raptor, som hade begåvats med en dubbelturbomatad V6.

Nu är det dags för den mindre Rangermodellen att klä sig i Raptorskruden, och utseendemässigt är bilen sina förfäder trogen. Däremot är motorn en smärre besvikelse: en tvålitersdiesel känns inte så rejsigt, även om den ger respektabla 213 hk/500 Nm.

Chassit är dock riktigt seriöst med diverse förstärkningar, uppdaterade fjädrar och feta Fox Motorsport-stötdämpare fram och bak. Körprogrammen är många: bland annat finns det ett Baja-läge som är tänkt för fullfartskörning på löst underlag. Borde vara våldsamt underhållande vintertid!




*Greppig sportratt och lagom skålade sportstolar ger självförtroende när det går undan – både på och vid sidan av vägen.*

## FORD RANGER RAPTOR TEKNISKA DATA

**MOTOR**: R4, 2 x turbo, diesel, 1 996 $cm^3$, 213 hk vid 3 750 r/min, 500 Nm vid 1 750–2 000 r/min. 10-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift. Lågväxel.

**KAROSS**: L/b/h 5 398/2 180/1 873 mm. Axelavstånd 3 220 mm. Tjänstevikt 2 585 kg. Maxlast 620 liter.

**PRESTANDA**: 0–100 km/h 10,6 sek. Toppfart 170 km/h. Förbrukning 6,2 l/100 km, $CO_2$ 233 g/km.

**PRIS**: 597 950:–. Aktuell i sommar.

## SUMMERING

**BÄST:** Otroligt kapabelt chassi och fenomenala offroadegenskaper, läcker design från storebror F-150 Raptor.

**SÄMST:** Motorn saknar karisma. Maxlasten är relativt låg för en pickup. Saftig prislapp.

★★★★

## HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Unik, om man ska vara kortfattad. Det här är något så underligt som en prestandabil som inte klarar 0–100 km/h på under tio sekunder. Men i rätt miljö är den fantastiskt kul. Chassit klarar i stort sett vad som helst, och även om körupplevelsen är lite distanserad är det svårt att anmärka på kompetensen. I klassen finns det ingenting som kommer i närheten.

## NÖRDFAKTA

Jämfört med en vanlig Ranger har Raptor 30 procent högre markfrigång: 283 mm. De grov-mönstrade däcken mäter 838 mm på höjden och är 285 mm breda. De två dragöglorna i fronten ska klara 4,5 ton.

## BORDE JAG KÖPA EN?

Ranger Raptor är ganska svår att rekommendera med nyktra argument. Den är väldigt dyr och har dålig maxlast om man jämför med andra bilar i klassen (vilket man egentligen inte kan göra). Så vill du ha en – köp! Du lär inte ångra dig.

En F-150 Raptor går loss på omkring en miljon kronor enligt Bytbil.com, så Raptorns prislapp ligger alltså 400.000 kronor lägre.

**John Argelander**



*Adler Trumpf Junior Sport Roadster (1935–1937)*

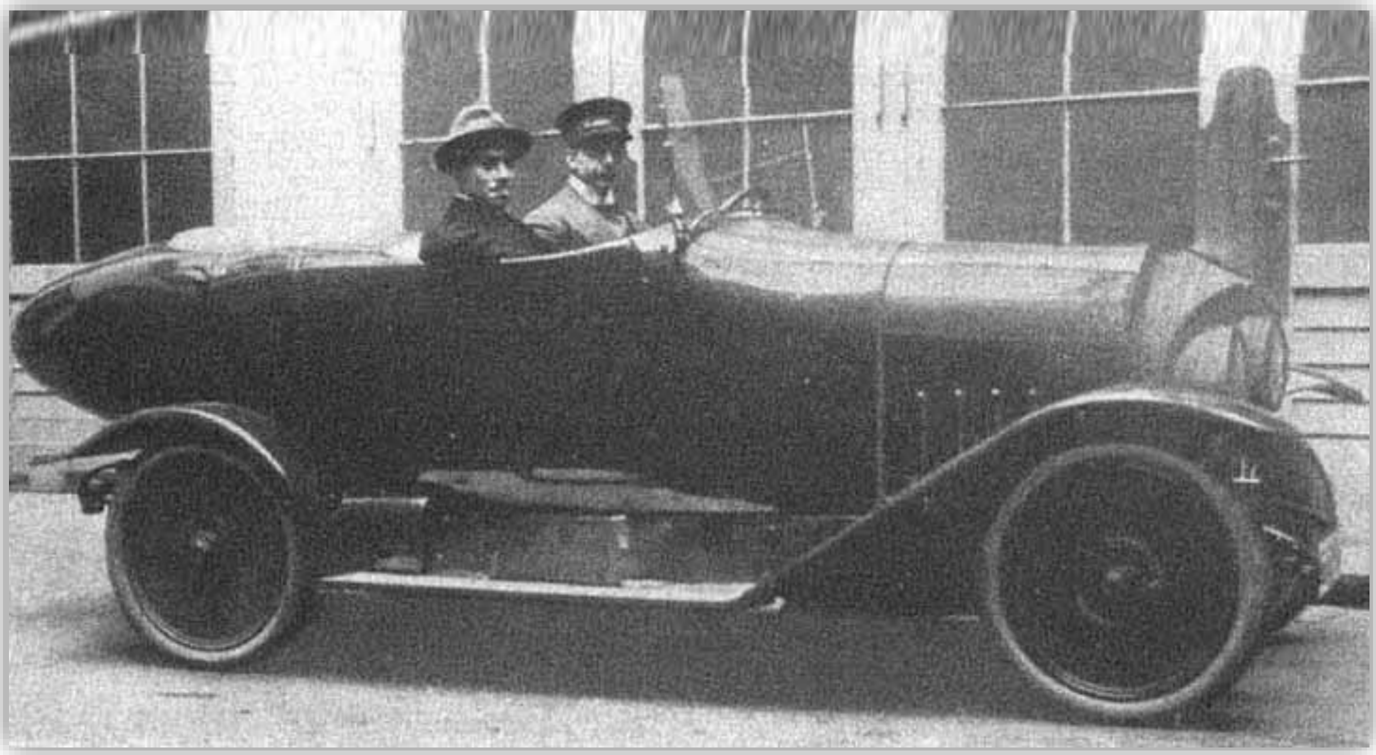


Klassiker

## 15. Ahlemeyers unisona

Publicerad 2019-05-21 7:12, **text Mårten Carlsson**

**Den över 100 år gamla korniga bilden visar en revolutionerande konstruktion.**



Vissa saker inom konstruktion och form är så självklara för oss idag att man inte reflekterar över att många av dessa en gång var en ingenjörsmässig bragd att bemästra.

Ett bra exempel är bland annat biltaket. Hela plåttak på större sedaner kom först runt 1934, innan dess var det bara karossmakare som mödosamt kunde forma så stora stycken för hand. Först under tidigare delen av 1930-talet lyckades man göra pressverktyg för att göra en så för oss enkel detalj i industriell skala. Välvda rutor är ett annat exempel, hela cylinderblock ett tredje.

Vad vi ser på bilden är världens första kaross med stomme helt i stål. Detta är något som ofta brukar tillskrivas Budd, men långt innan dess presenterade den lilla och ganska okända kaross-firman Georg Ahlemeyer i Berlin detta konststycke, och det gjorde man redan 1916. Hela stål-karosser började annars komma ut i början på 1930-.talet när man samtidigt gjorde konstruk-tionen självbärande. Men många kom att fortsätta använda trä som bärande material långt efter det.

Väldigt litet är övrigt känt om Georg Ahlemeyers verksamhet och antas varit relativt kortlivad, och denna innovativa skapelse har länge varit bortglömd av historien. Det är inte ens känt vilket chassi den sitter på. En trolig gissning är Benz, men spetskylare var lite på modet då och sågs hos flera andra märken. Den kan också fått sin egna form hos Ahlemeyer och undanröjer då effektivt varje chans att identifiera vad som finns under det unika skalet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 16. Test av fälgrengöring

**Linus Pröjtz** 20 maj 2019

**Det finns en uppsjö av fälgrengöringsmedel på marknaden och priserna kan variera brett. Två produkter sticker ut – Meguiar's och Sonax.**




Fälgarna är utan tvekan den mest utsatta delen av bilen som drabbas av såväl bromsdamm som asfaltsfläckar och saltrester – för att inte tala om det som kan klassificeras som normal smuts från vägen. Kanske just därför finns det nu en rad olika produkter på marknaden som ska göra fälgtvätten enklare. Det vill säga att lösa upp smutsen på fälgarna utan att skada på något sätt.

Här lägger vi in en brasklapp redan nu, för vi ställer oss tvekande till användande av borste redan då fälgrengöringen appliceras – vilket i sju av åtta fall sker på torra och smutsiga fälgar. Detta rekommenderas av vissa tillverkare, men det är vår bestämda åsikt att risken för repor ökar markant om borste används redan i detta steg. Samtidigt är det i vår värld eftersträvansvärt att välja ett medel som är syrafritt, då riskerna vid användning minimeras.

Vi har följt instruktionerna på flaskorna samt utgått från likvärdigt smutsiga hjul vid testet. Alla fälgar som använts har varit nya och därefter rullat ett tiotal mil längs saltade vägar i klassiskt vinterväglag. Blött och ogästvänlig, intorkad saltsmuts.

Priserna varierar radikalt och det är inte sällan som de av importören rekommenderade återförsäljarna har högre priser. För samma pris du köper en liter Meguiar’s får du en fyralitersdunk på Biltema. Vi har kollat runt och tagit de priser som varit vanligast förekommande på marknaden vid testtillfället.

Tydligt är att två produkter sticker ut – Meguiar’s och Sonax. Den rengörande effekten är likvärdigt bra och tveklöst bäst i testet. De är lätta att använda och de gör precis vad som står på dem – gör rent fälgarna.




*Det är stor skillnad mellan olika fälgrengöringsmedel. Flera kräver mekanisk påverkan, vilket vi avråder från, andra gör inte det.*




## Biltema Fälgrengöring

**Pris:** 59,90 kronor, Biltema.
**Volym:** 1000 ml.
**Jämförelsepris per liter:** 59,90 kronor.
**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:** Spraya på, skrubba sedan med borste eller svamp. Spola av med vatten.
**Kommentar:** Det är väldigt svårt att se på munstycket när det är öppet eller stängt. Biltema själva rekommenderar användning av borste eller svamp, vilket vi avråder ifrån. Lätt att använda vid applicering, men medlet har ingen färgindikering. Näst intill luktfritt. Instruktionerna innehåller ingen information om hur länge medlet ska sitta. Sämre rengörande effekt, medlet behöver hjälp av en borste för att göra rent.




### CRC Wheel Clean

**Pris:** 89 kronor, Hornbach.
**Volym:** 500 ml.
**Jämförelsepris per liter:** 178 kronor.
**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:** Spraya på fälgen, arbeta in med en nylonborste. Spola av med en högtrycksvattenstråle.
**Kommentar:** Vi går mot CRC:s rekommendation och avråder från att använda nylonborste då det kan innebära att repbildning sker på de lackerade fälgarna. Den rengörande egenskapen är av sämre sort, det är tydligt att smuts sitter kvar vilket syns tydligt när vi drar med fingret på den nytvättade ytan. Näst intill luktfri men saknar färgindikering som visar när medlet haft sin verkan.




### Carwise Universal Wheel Cleaner

**Pris:** 69 kronor, Mekonomen.
**Volym:** 500 ml.
**Jämförelsepris per liter:** 138 kronor.
**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:** Skaka ordentligt, spraya över hjulytan på ett hjul i taget och applicera frikostigt. Låt sitta i fem minuter. Tvätta av med stark vattenstråle, högtryckstvätt eller torka av med en svamp och såpvatten.
**Kommentar:** Det känns som att det går åt mycket medel för en fälg. Produkten är lila när den läggs på och ska bli röd när den reagerat klart med smutsen, men färgskiftningen är riktigt svår att se. När fem minuter gått ser vi ingen skillnad. Munstycket droppade ner på sprayfingret. Medelbra rengöring, fortfarande synlig smuts och en tunn smutshinna.




## Hamron Wheel Clean

**Pris**: 49,90 kronor, Jula.
**Volym**: 500 ml.
**Jämförelsepris per liter**: 99,80 kr.
**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt**: Spraya på fälgen, låt verka några minuter. Hårt smutsade ytor kan tvättas med borste eller svamp. Skölj slutligen med vatten.
**Kommentar**: Ställbart munstycke som antingen lägger en dimma, eller som sprutar med koncentrerad stråle. Vi föredrar dimma då mängden medel som används blir mindre plus att det mesta av medlet faktiskt landar på fälgen. Ingen färgindikering. Medioker smutslösande effekt, inte i klass med de bästa vilket märks tydligt när vi drar med fingret på den nytvättade ytan – det är fortfarande smutsigt. Ingrodd smuts i hörnen rår den inte på.




## Meguiar’s Hot Rims Wheel & Tire Cleaner

**Pris**: 139 kronor, Mekonomen.
**Volym**: 710 ml.
**Jämförelsepris per liter**: 196 kronor.
**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt**: Spola först av fälgarna ordentligt med vatten. Spraya på fälgarna och däcken, håll flaskan 30 cm från ytorna. Spola av ordentligt med vatten igen, helst med högtryck.
**Kommentar**: Ställbart munstycke som antingen lägger dimma, eller en rak stråle. Dimman är att föredra. Enda medlet som ska appliceras på vått underlag, fälgen ska sköljas av först. Medlet saknar färgmarkering och medlet ska bara ligga på i 30 sekunder. Mycket bra rengörande effekt även utan borste, fullt i klass med Sonax.




**OKQ8 Fälgtvätt**

**Pris:** 75 kronor, OKQ8.

**Volym:** 500 ml.

**Jämförelsepris per liter:** 150 kronor.

**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:** Spraya, låt verka någon minut. Tvätta av med svamp eller borste.

**Kommentar:** OKQ8 rekommenderar användning av borste eller svamp, vilket vi på Teknikens Värld avråder ifrån. Lätt att använda vid applicering, men medlet har ingen färgindikering. Näst intill luktfritt. Inte helt rengörande effekt, man förstår varför de rekommenderar att borste eller svamp ska användas. Instruktion om hur länge medlet ska verka saknas.




**Sonax Xtreme Fälgrengöring**

**Pris:** 99,90 kronor, Clas Ohlson.

**Volym:** 750 ml.

**Jämförelsepris per liter:** 133,20 kr.

**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:**Spraya jämnt över torra fälgar på nära håll. Låt medlet verka i tre till fem minuter, tills det skiftar färg till lila. Använd borste på starkt smutsade fälgar. Skölj av med kraftig vattenstråle eller högtryck.

**Kommentar:** Enkel att använda och smidig funktion med färgmarkeringen i medlet som visar när det är dags att skölja av fälgarna. Bra rengörande effekt, bromsdamm och asfaltsfläckar försvinner och kvar blir en näst intill helt ren lackerad fälgyta. Relativt stark doft.




**Turtle Wax Redline Wheel Cleaner**

**Pris:** 99 kronor, ÖoB.

**Volym:** 500 ml.

**Jämförelsepris per liter:** 198 kronor.

**Av tillverkaren rekommenderat tillvägagångssätt:** Spraya på fälgen, låt verka 3-5 minuter. Bearbeta med fälgborste, skölj av med mycket vatten.

**Kommentar:** Lätt att applicera, nästan ett skumliknande medel som dessutom har färgindikering plus rekommendation om tre till fem minuters väntan innan avsköljning. Doften är kraftig. Den rengörande effekten är inte tillräcklig, fälgen har en smutsig yta kvar när vi sköljt klart med högtrycken – det märks tydligt när vi drar med fingret över fälgytan.

Klassiker

## 17. Grattis Vauxhall Chevette!

Publicerad 29 maj 2009, **text Klassiker**

**I dag när Yvonne och Jeanette har namnsdag vill vi även fira Chevette!**



Chevette var Vauxhalls version av GM:s T-plattform, i den familjen ingick också bland annat Opel Kadett, Isuzu Gemini, Holden Gemini och Chevrolet Chevette.

Vauxhall Chevette introducerades **1975** och var då en bakhjulsdriven småbil med hatchback-kaross. Senare kom två- och fyradörrars sedanvarianter och en herrgårdsvagn. Chevette var huvudsakligen en omdesignad Opel Kadett C med en mer aerodynamisk - och tuffare! - front.

I reklamen marknadsfördes Chevette som bilen som är vad du vill att den ska vara ("It´s whatever you want it to be!"), den glada musikjingeln spelades i tv-reklamen samtidigt som nunnor, bönder och alla möjliga sorters människor glatt körde runt i Chevette.

1984 lades modellen ner efter att 415 000 Vauxhall Chevette tillverkats.



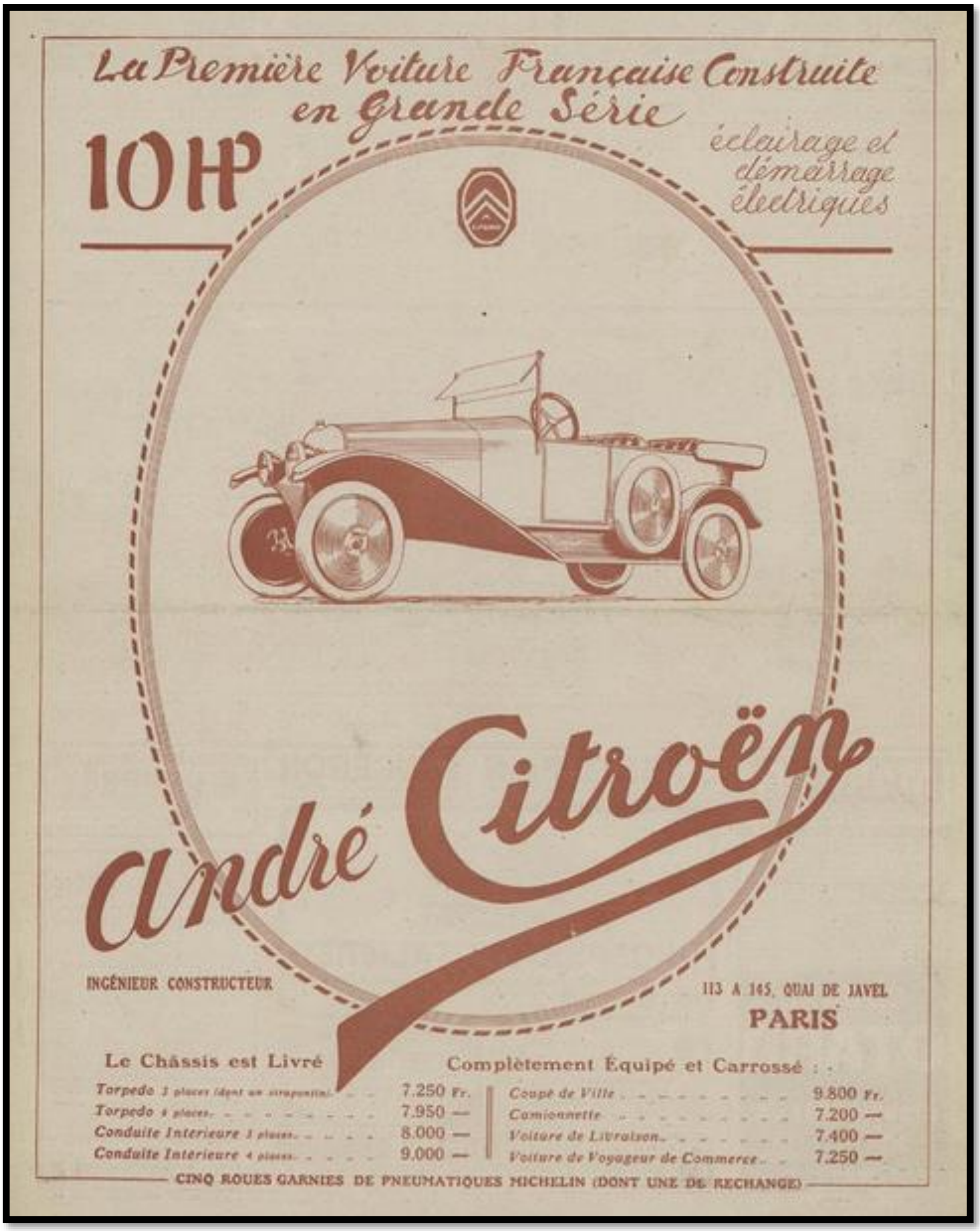

*Här en 1983 års Vauxhall Chevette.*



*Småbil eller inte, i USA gick det ändå att smacka på sidopaneler i fejkat trä och takbågar. Resten av det speciella amerikanska utseendet såg lagstiftning till; jättestötfångarna och de speciella strålkastarna. Chevrolet Chevette tillverkades mellan 1975 och 1987.*




*1977 års Chevrolet Chevette Rally.*



SVENSK BILSPORT

## 18. Timmy Hansen ny VM-ledare

26 MAJ 2019 19:20

**Det blev skifte högst upp i VM-tabellen när den fjärde deltävlingen av VM-serien i rallycross i helgen kördes på Silverstone i England. Det är fortsatt en Hansen i topp, men nu Timmy istället för Kevin. Svenska segrar även i EM och RX2.**




*Timmy Hansen*

Under lördagen visade Timmy Hansen ingen nåd mot sina medtävlare och även om det var jämt mot tysken Timo Scheider i andra kvalrundan var det Timmy Hansen som gick till halvtidsvila med full pott. Värre blev det för svensken under söndagen då den norske stjärnan Andreas Bakkerud hittade farten och då var det Bakkerud som tog hand om de två kvarvarande kvalomgångarna.

Bakom skuggade såväl Kevin Hansen som finländaren Joni Wiman. Både Bakkerud och Timmy Hansen vann sina semifinaler medan Joni Wiman rullade i kurvan efter hoppet och Kevin Hansen fastnade i jokern.

- Ett förarmisstag. Vi ska kolla så att inget är fel på bilen men jag tror helt enkelt att det var mitt fel. Men det är lite surt, jag tappar viktiga poäng, sa Kevin Hansen efter tävlingen.

Och det stämmer för med dagens seger går Timmy Hansen om Kevin och är nu i VM-ledning med fyra poäng före lillebror.

- Gårdagen var bra men idag har vi fått kämpa lite mer. Det var blandade känslor när jag gick i mål i semifinalen och så var inte Kevin kvar bakom mig. Det är tråkigt. Vi har byggt upp det här teamet för året tillsammans i familjen och vi vill så klart att det ska gå bra för oss båda, men nu blev det så här, säger Timmy Hansen och fortsätter.
- I finalen kom jag inte riktigt iväg och det blev trångt in i första kurvan bakom Bakkerud. Sen jagade jag honom och satte ett bra varv och var precis bakom honom i hårnålen och då var det så skönt att höra att jag skulle ta jokern. Efter den satte jag ett perfekt varv och kunde ta mig förbi honom när han kom ut från joker, säger Timmy Hansen som nu är etta i VM-tabellen.
- Det känns såklart härligt, avslutar Timmy Hansen.



***FILM**: [https://twitter.com/i/status/1132679024780685315](https://twitter.com/i/status/1132679024780685315)*

Men Timmy Hansen var inte ensam om att stå på pallen. Anton Marklund var trea bakom Bakkerud och med det tog Marklund sin första pallplats i VM.
- Det känns skönt. Vi var snabba i Belgien. Snabba här också, men vi har haft lite problem med starterna och en del otur. Nu fungerade allt och jag kan säga att det är en nöjd Anton Marklund som står här nu, sa Anton Marklund efter prisutdelningen.

I RX2 klassen körde Oliver Eriksson hem full pott då han vann alla heaten.

Även i premiären av EM-serien blev det svensk seger då Robin Larsson segrade.

Mer information på, [www.fiaworldrallycross.com](http://www.fiaworldrallycross.com)

**SLUT**